

# Uber, sim ou não?

De um lado, os taxistas. Do outro, os utilizadores. Pelo meio, o Tribunal Cível de Lisboa. Tudo à volta da Uber, o serviço de transportes que chegou a Lisboa e ao Porto e que continua ativo apesar de uma decisão judicial em contrário.

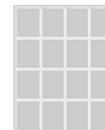


Trata-se de uma aplicação informática usada para transporte de passageiros nascida nos Estados Unidos mas com ambições europeias e que está a gerar polémica nos mercados onde se instala. Portugal não foi exceção e as associações de taxistas de imediato reclamaram da

ilegalidade do serviço, recorrendo à justiça. O Tribunal Cível de Lisboa deu-lhes razão e determinou o fim da atividade. Mas a empresa norte-americana recorreu, tal como havia feito noutros países, e vai manter-se no ativo, também à semelhança desses países. Contam com o apoio dos

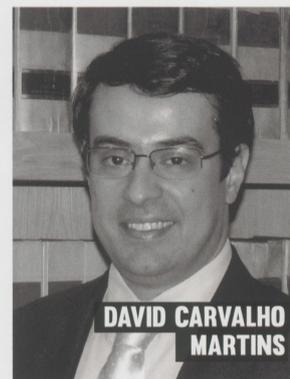
utilizadores, que entregaram já na Assembleia da República uma petição com cerca de 11 mil assinaturas em prol de uma revisão legislativa que dê lugar à operação da Uber. Foi sobre os contornos, a nível do Direito do Trabalho e da Concorrência, que o Advocatus convidou

advogados de três sociedades a pronunciarem-se. Nas páginas seguintes, é possível, pois, conhecer a opinião de David Carvalho Martins, da Gómez-Acebo & Pombo, de José Maria Calheiros, da firma com o mesmo nome, e de Miguel Gorjão-Henriques, da Sérvulo.



## A UBER, OS TÁXIS E... O DIREITO DO TRABALHO

Vamos procurar dar algumas pistas de solução à seguinte questão: a atividade de motorista (em regime Uber ou táxi) pode ser prestada licitamente ao abrigo de um contrato de prestação de serviços?



DAVID CARVALHO MARTINS  
Docente universitário e advogado responsável pelo departamento de Direito do Trabalho da Gómez-Acebo & Pombo em Portugal

O serviço Uber tem enfrentado diferentes barreiras, legais e humanas, no acesso ao mercado: por um lado, sucessivas proibições decretadas em Espanha, Alemanha, França e Portugal e, por outro, protestos de taxistas em Paris que incluíram, designadamente, agressões a motoristas afetos ao serviço Uber. É um tema que está, inevitavelmente e porventura não pelas melhores razões, na ordem do dia e que poderá ter desenvolvimentos supranacionais nos próximos meses.

Deixemos de lado as relevantes questões da obrigatoriedade de licenciamento – por exemplo, ao abrigo do regime de serviço público de transportes de passageiros flexível – e da concorrência desleal, bem como uma apreciação sobre a segurança, conforto e eficiência destes serviços de transporte de passageiros, a qual poderá ser feita, com maior sucesso, por cada utilizador de ambos os serviços.

Vamos procurar dar algumas pistas de solução à seguinte questão: a atividade de motorista (em regime Uber ou táxi) pode ser prestada licitamente ao abrigo de um contrato de prestação de serviços?

Sem pretensões iniquamente expansionistas (senão mesmo hiperbolizantes), o Direito do trabalho deve guiar o exame das circunstâncias do caso concreto para dilucidar fugas ilegítimas para outros ramos do Direito, nomeadamente através de contratos de estágio ou de diferentes modalidades de contratos de prestação de serviços.

Vejamos sumariamente algumas decisões.

Num primeiro caso, foi considerado que não basta a cessação do con-

**“O Direito do trabalho deve guiar o exame das circunstâncias do caso concreto para dilucidar fugas ilegítimas para outros ramos do Direito, nomeadamente através de contratos de estágio ou de diferentes modalidades de contratos de prestação de serviços”**

trato por via da aplicação da sanção disciplinar de despedimento com justa causa para conduzir à qualificação do contrato de trabalho, quando o motorista desenvolvia a sua atividade com autonomia, suportava os custos de manutenção da viatura e podia ceder a utilização do táxi a outros motoristas (Ac. TRP de 7.4.2014 (Maria José Costa Pinto)).

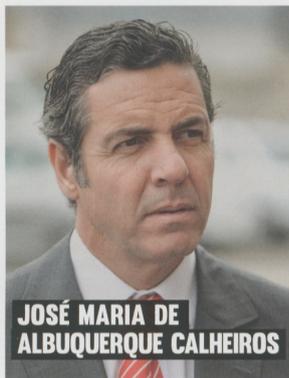
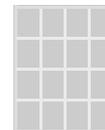
Num segundo caso, o pagamento de uma remuneração mensal e a existência de um acordo de isenção de horário de trabalho que não originou o pagamento de qualquer remuneração adicional não são suficientes para “laboralizar” a relação contratual existente entre as partes, quando não seja possível determinar o grau de subordinação do motorista ao beneficiário da atividade (Ac. TRL de 12.1.2011 (Albertina Pereira)).

Recentemente, no outro lado do Atlântico, a “California Labor Commission” declarou a existência de um contrato de trabalho entre a Uber e uma motorista, visto que a empresa estava envolvida em todos os aspetos fundamentais do transporte de passageiros, nomeadamente: (i) escolha e seleção dos motoristas; (ii) indicação dos clientes; (iii) controlo sobre o tipo de viatura que pode ser utilizado pelo motorista; (iv) gestão de um sistema de avaliação pelo utilizador do serviço; (v) fixação do preço a cobrar ao utilizador e da comissão a pagar ao motorista; (vi) proibição das gorjetas; (vii) fornecimento do smartphone necessário para aceder à aplicação; e (viii) ausência de influência do motorista na determinação da rentabilidade do negócio.

É certo que esta decisão – a manter-

-se – pode influenciar decisivamente o transporte de passageiros desenvolvido pela Uber à escala mundial. Todavia, não influenciará igualmente o transporte de passageiros em táxi, nomeadamente nos casos em que o táxi pertence ao beneficiário da atividade, o qual paga uma remuneração fixa ou à percentagem ao motorista e determina o aproveitamento sucessivo do táxi por diferentes motoristas em regime de escala?

**“É certo que esta decisão – a manter-se – pode influenciar decisivamente o transporte de passageiros desenvolvido pela Uber à escala mundial. Todavia, não influenciará igualmente o transporte de passageiros em táxi”**



JOSÉ MARIA DE  
ALBUQUERQUE CALHEIROS  
Advogado, José Maria Calheiros e  
Associados - Sociedade de Advogados

## UBER ET ORBI

Não pode permitir-se o exercício de atividades similares com sujeição a regras diferentes. Sob pena de se colocarem em causa os mais elementares princípios da nossa organização jurídico económica e, no limite, a própria liberdade de empresa e o bom funcionamento do mercado.

Pode ser-se contra ou a favor do serviço UBER. Pode não se duvidar da sua utilidade, do seu caráter inovador. Mas o UBER tem de ser “legal”. A prestação deste serviço fora do quadro legal vigente pode consubstanciar um ato de concorrência desleal.

O UBER é apenas mais um exemplo da crescente tendência para que a prestação de serviços se faça fora dos moldes tradicionais. É uma manifestação da denominada ‘economia de partilha’, que agrega a informalidade à inovação, num registo de partilha.

O problema não está no serviço, em si mesmo considerado. O problema está na falta de regulação do mesmo. Num país como Portugal, a ‘economia de partilha’ pode até trazer inovação e criar oportunidades de desenvolvimento e melhorias na relação qualidade/preço.

Só que a ‘economia de partilha’ necessita de regulação. Não de muita. Mas de boa regulação. Por vezes, pensa-se que este tipo de abordagem mais inovadora se pode fazer sem regras. Não pode. A regulação é essencial ao bom funcionamento do mercado. Sem boa regulação, não há bom mercado. Sem boa regulação, também não há bons serviços de táxi ou similares.

O caso UBER é elucidativo.

É do conhecimento público que a ANTRAL deduziu um procedimento cautelar contra a UBER Technologies Inc.. No essencial, pretendia-se a proibição, em Portugal, da atividade de transporte de passageiros em automóveis ligeiros por meio de aplicações destinadas a esse fim, a par do encerramento dos conteúdos, aplicações e utilização de cartões de

**“A ‘economia de partilha’ necessita de regulação. Não de muita. Mas de boa regulação. Por vezes, pensa-se que este tipo de abordagem mais inovadora se pode fazer sem regras. Não pode. A regulação é essencial ao bom funcionamento do mercado. Sem boa regulação, não há bom mercado. Sem boa regulação, também não há bons serviços de táxi ou similares”**

crédito conexcionados com o referido serviço.

Já após a oposição por parte da Uber Technologies Inc., o tribunal determinou, por decisão recente, a manutenção das medidas que já antes havia decretado.

Para além das questões de legitimidade (relacionadas com outras entidades - Uber B.V. ou Uber Portugal Lda.) – que se podem discutir – ficou assente que, para que em Portugal se possa exercer a atividade de transporte de táxi, é necessário um alvará. Os veículos utilizados são objeto de licenciamento e obedecem, salvo casos excecionais, a outros requisitos, nomeadamente os taxímetros. Para aceder à atividade de motorista é obrigatória a posse de título profissional de motorista de táxi. O próprio regime de estacionamento dos táxis é regulado e a prestação de serviço não pode ser recusada, salvo nos casos previstos na lei.

Ou seja, numa palavra, trata-se, como muitas outras, de uma atividade regulada.

Não se vê, portanto, como se possa permitir a prestação de um serviço que, como o Serviço UBER, satisfaz, na prática, necessidades semelhantes (o grau de substituíbilidade é grande), mas à margem do quadro legal vigente. Da mesma forma que, como todos intuimos, ao lado do restaurante do Sr. António (sujeito, sabe-se lá, a quantas licenças e regras), o Sr. Manuel ou o Sr. Mark não podem abrir um espaço que serve refeições sem sujeição a qualquer regulação. Não pode ser!

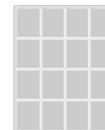
E isto é assim, não porque a regulação existente (no caso, para o transporte em táxi) e o respetivo controlo devam considerar-se os

mais adequados e/ou eficazes. Mas antes porque não pode permitir-se o exercício de atividades similares com sujeição a regras diferentes. Sob pena de se colocarem em causa os mais elementares princípios da nossa organização jurídico económica e, no limite, a própria liberdade de empresa e o bom funcionamento do mercado.

Isto não significa que estas novas atividades ligadas à ‘economia de partilha’ não devam ser admitidas e até incentivadas. Têm é que ser reguladas. Ainda que isso implique alterar (melhorar) as normas de regulação.

Portanto, UBER et Orbi sim, mas com sujeição às mesmas regras aplicáveis ao exercício das atividades similares.

**“UBER et Orbi sim, mas com sujeição às mesmas regras aplicáveis ao exercício das atividades similares”**



## O ADMIRÁVEL MUNDO DOS TÁXIS: UBER E SEM CONCORRÊNCIA?

Mais de vinte anos de análise teórica e vivência prática mostram que os mercados abertos e concorrenciais favorecem o crescimento económico, a inovação e a satisfação dos consumidores, que no fim obtêm melhores produtos e serviços, quantas vezes a mais baixo preço.



Advogado na Sêrvulo & Associados

A questão dos famosos Uber está hoje na ordem do dia no mundo ocidental, dos EUA ao Brasil, da França a Portugal, e não só. Devo dizer que, até ao momento, não tive de intervir sobre o assunto nem sobre o mesmo tenho tido curiosidade. A verdade é que a nossa sociedade se revê exemplarmente na chamada “Lei Arroja da Concorrência” (de Pedro Arroja, recuperada recentemente por André Azevedo Alves, Observador, 28.3.2015), que, diga-se, até se aplica que nem uma luva aos advogados: “a concorrência é boa e desejável em todos os sectores de atividade, exceto no nosso” (é talvez isso que justifica a recusa de qualquer forma de multidisciplinariedade dos advogados). Por formação, acredito nos valores da liberdade ou do personalismo (à moda do Rolão Preto da sua terceira fase, como o prof. Melo Alexandrino descreve magistralmente – Rolão Preto, Obras Completas, Colibri, 2015) mas também, como advogado especialista em direito da concorrência, estou convicto de que, em geral, também na economia o mercado é o menos mau dos regimes (numa paráfrase de Churchill) e que entre as liberdades fundamentais consta, de modo central, a liberdade de iniciativa económica privada e de empresa. Mais de vinte anos de análise teórica e vivência prática mostram que os mercados abertos e concorrenciais favorecem o crescimento económico, a inovação e a satisfação dos consumidores, que no fim obtêm melhores produtos e serviços, quantas vezes a mais baixo preço.

**“A prestação de serviços de táxi está organizada em termos desadequados, corporativos, que não garantem serviços com a qualidade minimamente exigível, nem inovação nem preços mais baixos”**

Tenho também outras pré-compreensões: a prestação de serviços de táxi está organizada em termos desadequados, corporativos, que não garantem serviços com a qualidade minimamente exigível, nem inovação nem preços mais baixos. Pelo contrário, mantém-se impante uma atividade

de marcada por numerus clausus (com restrições à entrada e outras muito significativas), pela partilha de mercado entre concorrentes e por outros muitos constrangimentos com que os utilizadores destes serviços diariamente se confrontam. Não sei, na verdade, se muitas destas situações patológicas são impostas pela lei ou se resultam de decisões de associações empresariais, que seriam certamente de duvidosa legalidade jusconcorrencial. Não há concorrência intrabrand, não há concorrência pelo preço, não há inovação, não há melhoria da qualidade de serviços, não há benefício para os consumidores.

Ora é também isto que justifica o aparecimento de fenómenos como o Uber. Num mercado de concorrência imperfeita (parece insuficiente dizer que é excessivamente regulado), não é compatível com os princípios da liberdade (de concorrência, de empresa ou mesmo contratual) o encerramento desta actividade e a sua reserva a uma exclusiva guilda de agentes económicos que não têm qualquer incentivo a competir entre si pela qualidade ou pelo preço. Parece inaceitável subsistir na nossa sociedade um mercado baseado em preços fixos, em preços mínimos (claramente de monopólio) mas em que raramente se veem preços máximos. Mercados sujeitos a proteção territorial absoluta, em que nem sequer as vendas passivas são possíveis.

Põe-se então a questão: não há justificação para existirem serviços de táxi? Certamente que o táxi, com a sua identidade e história

próprias, a segurança que exhibe e transmite (mesmo exteriormente), as qualificações que (teoricamente) impõe aos seus condutores (os verdadeiros prestadores de um autêntico serviço público) tem um papel no mercado. Certamente razões ambientais, de política de transportes, de garantia de acesso universal, de responsabilidade civil e criminal, etc., justificam que o táxi clássico continue a existir. E outras justificam que a actividade dos Uber não deixe de respeitar os princípios e deveres fundamentais que caracterizam a nossa ordem económica (protecção do trabalho, segurança e saúde, etc).

Mas urge repensar tudo, não para deixar tudo na mesma (li Gattopardo), mas para, sem obsessões de level playing field (que até hoje nunca existiu), articular inovação, segurança e transparência. Por mim, caro leitor, correndo o risco certamente de alguma injustiça perante excelentes profissionais (que também os há), a viagem que Larry Downes descreveu na Forbes (<http://www.forbes.com/sites/larrydownes/2013/02/06/lessons-from-uber-why-innovation-and-regulation-dont-mix/>) ainda é muito real. Mas a situação de proibição que a Uber – ou outras empresas similares – sofre (em Portugal ou França, ou noutras latitudes e longitudes), afinal, como justificá-la perante as liberdades do mercado interno (a directiva dos serviços) ou a própria Constituição? Mas para lá do debate jurídico, há a convicção como cidadão: só tem medo da concorrência quem não tem confiança... nem futuro.